

Presidente Ejecutiva: Sandra Forero Ramírez

Editor: Néstor Darío Preciado

Investigadores: Edwin Chirivi B., Óscar Quiroz P. y Darío Rodríguez P.

MEMORIAS DEL FORO ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD

El pasado 28 de octubre, la presidencia nacional de Camacol llevó a cabo en el Hotel JW Marriott de la ciudad de Bogotá el foro “Asociaciones Público Privadas en la Construcción de Ciudad” con el propósito de socializar entre los afiliados y el público en general el contenido del proyecto de ley que crea el marco legal de las asociaciones público-privadas (APPs) en el país, figura que es ampliamente utilizada en el mundo como mecanismo para promover la iniciativa y la inversión de los recursos del sector privado en la construcción de infraestructura para la prestación de servicios al Estado.

El interés del gremio por este proyecto de ley tiene su fundamento en cuatro hechos: 1) la construcción y renovación de varios despachos públicos (entre ellos el emblemático Centro Administrativo Nacional-CAN, en Bogotá) estarían en primera lista de elegibilidad para ser ejecutados bajo la modalidad de APPs. Dichos proyectos ofrecen una atractiva oportunidad para la Renovación Urbana de las zonas donde se encuentran actualmente ubicados; 2) La construcción y operación de colegios, hospitales, bibliotecas y centros comunitarios en muchos países se ejecuta bajo la modalidad de APPS. Estas construcciones son parte fundamental del equipamiento de los Macroproyectos de Interés Social Nacional, instrumentos fundamentales en la actual política de vivienda. 3) El modelo de APP implica la aparición de un nuevo jugador en la cadena de valor de la construcción: los “*Facility Managers*”, quienes tienen a su cargo la operación y mantenimiento de la infraestructura durante su etapa productiva, con el doble compromiso de asegurar el nivel de servicio requerido por quien contrató y paga por los servicios que presta la infraestructura, y la rentabilidad del inversionista que financió su ejecución. 4) Las APPs constituyen una nueva ventana de oportunidad para la vinculación de los inversionistas institucionales a la actividad edificadora, tema sobre el cual ha insistido reiteradamente la presidencia nacional de CAMACOL y que fue objeto de un foro académico en el mes de febrero.

Entre la realización del foro y la publicación de estas memorias han ocurrido varios hechos que merecen ser destacados: 1) El proyecto de ley de APPs fue radicado en el Congreso de la República con mensaje de urgencia y tras su aprobación se espera la sanción presidencial; 2) Al amparo de las facultades extraordinarias que recibió el Presidente de la República para la reforma del Estado se creó la Empresa de Renovación Urbana “Virgilio Barco Vargas” que, entre otras funciones, tendrá a su cargo la promoción y ejecución del proyecto de renovación del CAN. 3) Una delegación conformada por funcionarios del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio de la Defensa y de la presidencia nacional de CAMACOL realizó una visita de una semana al Reino Unido para conocer las experiencias de este país en la operación de colegios, cárceles, despachos públicos, bases navales y facilidades áreas bajo el mecanismo de asociación público-privada.

Una vez sancionada la ley de APPs por el Presidente de la República, la presidencia nacional de CAMACOL continuará haciendo la divulgación y promoción de este nuevo mecanismo. Como parte de dicha labor a continuación ofrecemos el resumen de las conferencias presentadas durante el foro del mes de octubre.

1. La transformación del INCO en el marco de un nuevo modelo de contratación estatal, presentada por Beatriz Eugenia Morales, INCO.

El Gobierno Nacional se ha propuesto consolidar la Agencia Nacional de Infraestructura con el propósito de adjudicar un número record de proyectos de concesión y mejorar el profundo rezago de infraestructura que tiene el país. Con respecto a la transformación del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) en la Agencia Nacional de Infraestructura, se indica que existen dos principales motivaciones para reestructurar a esa institución: la principal, sin duda

alguna, es el rezago en infraestructura del país. En segundo lugar, el INCO enfrenta una debilidad institucional que ha limitado el desarrollo de las APPs requeridas por el país.

El INCO enfrenta problemas de imagen, derivados de escándalos de corrupción ligados a la contratación de obras públicas y a una acentuada debilidad institucional. Esto ha limitado el desarrollo de bancos de proyectos, que exista una baja participación extranjera en la construcción de infraestructura en el país, que exista poca competencia en las licitaciones de las concesiones y que existan problemas en las estructuraciones de los proyectos y posteriores a su ejecución.

De acuerdo a un diagnóstico realizado sobre la situación del INCO, se encuentra que los problemas planteados son síntomas de agotamiento del modelo institucional actual, en el cual se maneja una relación vertical entre el Estado y el particular. Las nuevas tendencias en el desarrollo de proyectos de infraestructura exigen que la relación sea horizontal.

En términos generales el diagnóstico sobre la situación actual del INCO sugiere que existe una brecha importante entre las funciones que debe desarrollar y los recursos y herramientas que tiene a su disposición para ejecutarlas.

Para resolver estos problemas se necesita contar con un marco legal apropiado, consolidar un marco normativo para las APPs. Adicionalmente, se deben definir incentivos para los proyectos privados, fortalecer la independencia técnica y garantizar altos niveles éticos en la institución. El propósito es que bajo el nuevo esquema de funcionamiento planteado para la nueva agencia de infraestructura (Agencia Nacional de Infraestructura) los proyectos de infraestructura se planteen integralmente, es decir, desde la estructuración y los estudios técnicos hasta su ejecución.

En la nueva agencia de infraestructura se mantiene el enfoque de negocio, pero se buscará cambiar la relación vertical que existe ahora entre el Estado y los particulares. Se busca que con la nueva agencia se imponga el enfoque de gerencia de proyectos y se implante un esquema de gobierno corporativo, fortalecer criterios técnicos en la estructuración de

proyectos y garantizar la continuidad de los proyectos a través de los diferentes gobiernos.

La ANI sumará nuevas funciones, estará a cargo de las concesiones aeroportuarias, se fortalecerá el seguimiento y control de los contratos, la eficiencia en la gestión contractual y la gestión de riesgos. Adicionalmente, se realizará un mejoramiento de los sistemas de información y de control interno.

La idea es lograr en el 2014 la concesión de 12 millones de kilómetros, 1 millón 400 mil kilómetros de doble calzada, 1 millón 500 mil kilómetros en líneas ferreas, 180 mil toneladas de carga transportadas en puertos por año y 56 millones de toneladas transportadas en la red férrea por año. En otras palabras, duplicar el número de concesiones actual.

2. El nuevo marco legal de las APPs en Colombia y las oportunidades para el desarrollo urbano, presentada por Camilo Ospina Bernal, Asesor Presidencial

El país enfrenta unas condiciones favorables en este momento. Un flujo importante de recursos va a llegar al país entre el 2012 y el 2020. El país va a tener a su disposición 80 billones de pesos para hacer inversión, provenientes de las regalías. La mayor parte de estos recursos se invertirá en infraestructura.

Gracias a estos recursos se construirán en el país obras de infraestructura importantes por todo el territorio nacional, subsanando las necesidades de infraestructura básica que enfrenta el país en la actualidad.

Colombia firmó en los últimos meses varios tratados de libre comercio. Se firmó un TLC con Canadá (Agosto) y Estados Unidos (Octubre). El año próximo se firmará el tratado de libre comercio con la Unión Europea. Además se está buscando, con el apoyo de México, Chile y Perú, acceder a los mercados del pacífico. Esos mercados estarán abiertos para el país, por esa razón se necesitan mejorar con urgencia las condiciones de competencia de Colombia y, en ese sentido, dar solución al rezago que sufre en materia de infraestructura.

El Plan Nacional de Desarrollo tiene una concepción estructural en términos de desarrollo de infraestructura. El Plan Nacional de Desarrollo

contiene 2.000 proyectos viabilizados, 240 altamente prioritarios, de los cuales solo 40 están en proceso de elaboración de estudios técnicos. No existen estudios para los demás proyectos y son necesarios.

Una modificación estructural en el marco de las concesiones es la creación de una agencia que coordine la política de contratación del Estado, llamada *Colombia Compra*. Esta agencia buscará unificar los criterios y la política en materia de contratación del Estado, es decir, unificar los pliegos de condiciones, definir las condiciones de contratación y evaluación, los estudios técnicos, asesorar a las entidades territoriales y asesorar a la nación.

En relación con los instrumentos legales con los que cuenta el país para promover la infraestructura, se viene trabajando en 4 marcos jurídicos: 1) la estructuración de las normas legales para los proyectos de APPs 2) la modificación del artículo 81 de la ley del Plan de Desarrollo que hace referencia al sistema de expropiación de predios (En la actualidad, por la compra de predios y su disposición predial se paralizan los proyectos de infraestructura del país). 3) la preparación de una ley de concertación. No está lista la ley de concertación (No se logró un acuerdo con las comunidades indígenas, entonces la consulta con las comunidades hace dispendioso y complejo el desarrollo de los proyectos). 4) el desarrollo de un instrumento legal de manejo ambiental.

En la actualidad el INCO decide que se va a hacer en materia de infraestructura, pero no tiene la capacidad para hacer los estudios técnicos de los proyectos. El gobierno ha estipulado que sean las bancas de inversión pública las que asuman esa responsabilidad. FONADE, FINDETER, FEN, busquen apalancar la contratación de estructuraciones. Estas bancas contratarán los estudios y diseños técnicos.

La base institucional para el manejo de la operación de la infraestructura estará representada por la ANI. Tres agencias establecerán la base de desarrollo del país: la ANI, ANH (Agencia Nacional Minera) y la ANM (Agencia Nacional Minera)

Con respecto a la ley de APPs, el objetivo central de la propuesta es atraer capital privado a la inversión en infraestructura y flexibilizar la inversión pública. La idea es tratar de colocar la mayor cantidad de recursos

para la inversión y al servicio de la infraestructura del país.

Esta ley sobre APPs tiene como objetivo regular todo el proceso de asociación entre el Estado y los privados en términos del diseño, la construcción, el mantenimiento y en general, lo que comprende las actividades de concesiones. El gobierno pretende cambiar algunos puntos de la ley 80 sobre concesiones. Se busca cambiar solo aquellos puntos que interesan a las APPs.

Para el diseño de la ley se estudiaron cómo funcionan las leyes sobre APPs en otros países, particularmente las leyes de Perú y México. Se busca que la ley sobre APPs colombiana tenga un máximo 30 artículos. Lo que se busca reafirmar con esta exploración es que en la ley colombiana quede estipulado que el particular revierta su inversión a partir de la explotación de la infraestructura pública y que solo se pueda cobrar por el servicio cuando la infraestructura exista.

El segundo punto analizado parte de la pregunta ¿Por cuánto tiempo se hace una concesión? Al sistema económico no le importa quién es el dueño de la infraestructura pública, lo que importa es que se preste bien el servicio. Se encontró que el punto de equilibrio para una concesión es de 50 años, ese sería el límite establecido para la explotación de la infraestructura pública por parte de agentes privados. La propuesta de ley establece que si la inversión es 100% privada, se permite que el particular disfrute de una prórroga en el tiempo de la concesión, teniendo siempre como límite los 50 años. Sin embargo, la propuesta de ley contempla que se puede adicionar hasta el 20% cuando existe participación de recursos públicos.

Con el nuevo sistema de concesiones se busca que en la estructuración de un proyecto se tome como principal factor de la evaluación el músculo financiero de los participantes. No va a ser tan determinante en una concesión la experiencia en la ejecución de un proyecto de infraestructura como la capacidad financiera para la ejecución de la concesión.

Así mismo, se busca a partir de la ley de APPs que los privados tengan la posibilidad de presentarle al Estado proyectos de infraestructura. El privado va a poder proponerle al Estado lo que considere en términos de negociación de infraestructura. El privado puede

hacer un diseño de una infraestructura pública, bajo su cuenta y riesgo. Lo que se pide desde el Estado es un estudio que sustente la propuesta por parte del particular. De acuerdo a la ley que se propone, el Estado va a tener 9 meses para evaluar las propuestas. En esos 9 meses el Estado tiene que dar respuesta, declara viable o no el proyecto. Además opera el silencio administrativo negativo, es decir, que si el Estado no se pronuncia se entiende que el proyecto fue negado. Si el proyecto fue viable por el gobierno, la primera propuesta que llegue se estudiara bajo el amparo del derecho prioritario.

El Estado abre 2 meses adicionales para solicitar algunos cambios y llegar un acuerdo con el proponente, en esos 2 meses se debe llegar a un acuerdo sobre el valor de los estudios del proyecto. Hay 2 caminos que se abren con respecto al actual marco normativo: en primer lugar, si el particular pidió recursos públicos (acá la garantía de la competencia va a ser total, se va a hacer licitación pública), el originador del proyecto tiene una ventaja entre el 3% y el 10% según el proceso de la valoración de la contratación; en segundo lugar, si no gana el proponente y otro ejecuta el proyecto, ese otro debe pagar por el valor de los estudios técnicos.

Para quien no pide recursos públicos (si esto pasa, debe haber aunque sea un nivel mínimo de competencia, se debe publicar la convocatoria pública en la web) y si no aparecen otros particulares, se firma el contrato directo- entre los 6 y 9 meses de publicación-. Si aparecen otros particulares se conforma un grupo cerrado, sobre la base que se pague una póliza de cumplimiento para garantizar que el grupo este integrado por competidores serios. Se presentan ofertas en un mes, opera la contratación directa de menor cuantía. Si no gana el originador, el originador tiene un derecho a mejorar la propuesta. El objetivo central de la ley es que el originador de proyectos pueda ganar. Además, la ley estableció el patrimonio autónomo para hacer banqueable los proyectos. La idea es que el capital para ejecutar los proyectos de infraestructura se puede recoger del mercado.

Por último, el ministerio de hacienda busca cambiar el sistema de vigencias futuras, para dar espacio a estos negocios, garantizando que existan recursos públicos en el momento en que se necesiten. Con la flexibilización de las vigencias futuras se busca que la

ejecución de los proyectos de infraestructura se adapte a las necesidades del momento.

3. APPs para la construcción de infraestructura urbana; presentada por Alejandra Restrepo, Gerente de la Oficina del Sector Público y Privado para América Latina, de Mckinsey & Company Colombia.

Consideraciones básicas al momento de entrar en las APPs:

Se requiere de capital privado para afrontar el reto en infraestructura y cerrar la brecha de financiamiento. Sin embargo, las APPs no son una panacea, hay experiencias buenas en el mundo y hay experiencias malas. Son buenas pero necesitan un manejo cuidadoso para que sean exitosas. Se deben otorgar los incentivos correctos, dividir el riesgo en la manera adecuada, establecer una relación horizontal y asegurar una buena regulación de las alianzas. Además, debe haber un margen de flexibilidad proyecto a proyecto.

Tienen que existir unos mecanismos para garantizar que se divida el riesgo. Por ejemplo, El cambio en la demanda puede tener un impacto de 25% en el VPN del proyecto. A pesar de la crisis crediticia hay mecanismos en el gobierno para asegurar que el nivel de financiamiento se mantenga.

Las claves del éxito frente a una APPs dependen de:

- Una estrategia clara. Se ha encontrado que los privados deben especializarse en un punto de la cadena de valor para participar en un APP.
- Establecer un diálogo fluido entre el gobierno y el sector privado. El gobierno y la firma deben hacer todo lo posible para minimizar el riesgo y establecer unas reglas de juego claras.
- Se debe asegurar una base analítica sólida (el valor de riesgo para el tiempo de ejecución las oportunidades y el potencial beneficio) y un plan de acción estructurado (se debe establecer en detalle cómo se va a estructurar la APP y como se va a llevar a cabo).

Los fracasos de una APP se refieren a la falta de entendimiento de los riesgos: riesgos de ingresos

(demanda), riesgos de construcción (sobrecostos), riesgos financieros (estructuración de capital), riesgos operacionales y de mantenimiento (costos operativos).

La experiencia muestra que quienes se han concentrado en una región han sido exitosos porque evitan sectores sobreexplotados y deciden balancear los riesgos con las oportunidades. Se debe mejorar el rendimiento de los activos y usar ingeniería financiera inteligente, en la medida en que una reducción en costos de operación tiene un efecto mínimo en el aumento del valor presente neto.

Crear una APP sostenible y duradera requiere principios de buen comportamiento. Requiere desarrollar incentivos simples (Reforzar los comportamientos con incentivos claros, desarrollar una mentalidad de colaboración entre el sector público y privado y mejorar las capacidades del sector público), amortiguar y asignar los riesgos adecuadamente (Asignación de riesgo apropiada y sofisticada particularmente en ingresos), limitar los retiros de capital (Ponerse de acuerdo sobre los principios adecuados para la retirada de capital), acumular suficiente capital para el mantenimiento (Asegurarse que el operador acumule un fondo de reserva para pagar los gastos de capital necesarios) y asegurarse de crear contratos flexibles (Poner en práctica un enfoque para analizar y modificar los términos de asociación, en caso de que la evolución de la APP ponga en peligro su viabilidad).

4. El modelo de APPs en Chile, presentada por Javier Hurtado, Gerente de Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción

La infraestructura es un apoyo básico en el proceso de desarrollo socioeconómico. Crea condiciones que permiten la gestación, desarrollo y consolidación de las actividades económicas. Existe una relación entre infraestructura, competitividad y crecimiento económico. Por ejemplo, en Chile hay un antes y después de 1990.

Después del 90 ha habido cambios fundamentales para que se dieran APPs en Chile. Hubo una gran cantidad de ahorro de los fondos de pensiones, que generaron una gran cantidad de recursos de ahorro que requerían ser invertidos.

El comercio exterior cambió la estructura industrial del país. Chile tiene 22 tratados de libre comercio. El sector privado participó en la actividad portuaria y en la generación de energía. La red sanitaria y aeropuertos se dejaron en concesión.

La década de los 90 se inició con un fuerte impulso de las inversiones en infraestructura y se incorporó al sector privado en la construcción de infraestructura del país a través de las concesiones de APP. En la década de los años ochenta Chile invirtió US\$2.600 en infraestructura, en los noventa US\$12.000 millones y en la última década más de US\$22.000 millones. Más del 50% de la inversión en infraestructura de Chile en los últimos años tiene origen en el sector privado.

Principios básicos del sistema de concesiones:

Un sistema de concesiones requiere un marco normativo y certeza jurídica. Este marco acota aspectos importantes. Reconoce la teoría de la imprevisión, porque es necesario que el concesionario pueda revisar el contrato de concesión ante la presencia causas sobrevenientes. Busca mantener equilibrios financieros de un contrato de concesión. Limita las causales de término anticipado del contrato de concesión. Regula la modificación del contrato por mutuo acuerdo o por solicitud de la autoridad.

Frente a la solución de controversias se requiere constituir una comisión arbitral con facultades que permitan dirimir conflictos conforme a las reglas establecidas.

En Chile, pueden participar en el proceso de concesión empresas nacionales y extranjeras. La empresa adjudicataria tiene la concesión del servicio pero no la propiedad de la obra, ésta es propiedad del estado. Al término del periodo de concesión la obra vuelve a la administración del Estado, el cual puede llamar a una nueva licitación. El origen de un proyecto puede ser público o privado. En el caso de ser privado, el particular realiza los estudios asumiendo los costos de los mismos.

¿Qué se ha aprendido con respecto a las concesiones? El modelo de concesiones ha sido exitoso. Las primeras concesiones, de carreteras y aeropuertos se realizaron exitosamente. Sin embargo, debemos seguir avanzando en el tema de las concesiones. Las concesiones no pueden depender del liderazgo del

gobierno de turno, debe existir una política de inversión en infraestructura de largo plazo.

El país necesita más infraestructura para seguir creciendo, por eso se necesitan disminuir rigideces que afecten el dinamismo de esta actividad, que constantemente está enfrentando nuevas necesidades. La metodología de evaluación de proyecto debe ser la adecuada para este tipo de obras. La actual se encuentra en revisión pues no considera diversos beneficios de las obras que no pueden compensar algunos costos del proyecto.

Desafíos

Los contratos de concesiones son de largo plazo, deben ser revisados desde la perspectiva de los nuevos requerimientos, que sean flexibles con el propósito y que mantengan un nivel de servicios para la ciudadanía a lo largo del tiempo. Por lo mismo, la discusión debe centrarse en avanzar de contratos con estándares técnicos a contratos con base a estándares de servicio.

Adicionalmente, deben tenerse en cuenta las diferentes condiciones de caducidad. Se debe determinar cuál es la más apropiada de acuerdo a la estructura de negocio de la concesión.

Reflexión final. El sector público debe definir los estándares de contratación, fiscalizar y subsidiar cuando corresponda, por ejemplo, para garantizar el aprovisionamiento de infraestructura de interés social. Por su parte, el sector privado debe ser el proveedor y operador de la infraestructura, en la medida en que ha mostrado ser más eficiente que el sector público.

5. ¿Cómo financiar la renovación urbana del CAN? Presentada por Andres Giraldo Vélez, Gerente Jurídico Nacional de BBVA

El gobierno ha venido planteando la necesidad de entregarle al funcionario público instalaciones óptimas para que pueda desempeñar sus labores. Bajo el esquema de las APPs el Estado remunera al privado por la prestación de un servicio y unos estándares de calidad. En este sentido, las necesidades de financiación de un proyecto van a depender del tipo de servicios que se presten al Estado.

Una de las preocupaciones por parte del sector financiero frente a las APPs emerge frente al tema de las vigencias futuras. Las vigencias futuras se emplean en los presupuestos de inversión pero no en los presupuestos para financiar gastos de funcionamiento. Se necesita estructurar el marco legal bajo el cual las vigencias futuras se emplean para hacer gastos de funcionamiento, como los definidos en una APP.

Es necesario y esencial identificar las necesidades de financiación de los proyectos y el riesgo que enfrenta de acuerdo al rol que asume frente a la prestación de los servicios que se ofrecen al Estado. Por ejemplo, son diferentes las necesidades de financiación de un constructor que los de un operador de infraestructura. Bajo el esquema actual de las concesiones el Estado asumía unos costos, incluso sobrecostos, unos pagos por insumos y se difería el pago por un plazo determinado. La propuesta frente a las APPs hace que el riesgo disminuya, en la medida en que se paga por el servicio prestado. Parte del éxito de las APP en países como Chile y Perú dependió de la vinculación del mercado de capitales en la financiación de los proyectos, bajo esquemas claros y confiables para los inversionistas

Los instrumentos para financiar proyectos de concesión son variados. El sector financiero ofrece en la actualidad alternativas de financiación tanto para la construcción como para el mantenimiento de proyectos de infraestructura a través de la figura de las APPs:

Para el diseño y construcción: Equitys, Fondos de Capital Privado, Crédito, Garantías y Esquemas fiduciarios.

Para la operación y mantenimiento: bonos, leasing, arrendamiento operativo, crédito senior, administración y fuente de pago.

En Colombia se necesita pensar en los derechos de superficie, con el propósito de construir y poner a disposición de la administración pública la infraestructura y su mantenimiento. Bajo este esquema el privado construye y conserva la estructura, el Estado paga el arrendamiento sujeto al mantenimiento y la prestación de un servicio.

La financiación depende de las necesidades de cada actor involucrado, en ese sentido sería un error

considerar una financiación global en la renovación del CAN. Cada entidad pública tiene sus necesidades particulares.

Consideraciones finales: Se requiere la vinculación de inversionistas institucionales, en la actualidad existe una pobre participación de estos inversionistas para lo cual es necesario que se creen los incentivos necesarios para que participen.

Parte del éxito inicial de la adopción del esquema de APPs estará relacionado con los beneficios que se otorguen para la ejecución de los proyectos. Con respecto a los incentivos de cara a las APPS, los incentivos de leasing finalizan este año, incluido el leasing de infraestructura. Esos beneficios terminan y se requiere inmediatamente de su renovación. Así mismo, se necesita flexibilizar la expropiación del suelo y el derecho de superficie para garantizar mayor participación privada.

En el análisis del valor del dinero realizado por el gobierno, se deben tener en cuenta los beneficios propios de calidad y disponibilidad del servicio que se obtienen con la vinculación de un privado. Es importante realizar un estudio detallado de las implicaciones del suelo en los proyectos tanto dentro del esquema de propiedad (público) como de las expropiaciones (privado) y derechos de superficie.

6. Exposición de FINDETER, realizada por Luis Fernando Andrade, Director de la entidad

Hasta hace muy poco FINDETER destinaba la totalidad de su cartera al sector público de acuerdo a ley 142 y 143 de 1993 y 1994. Sin embargo, en el año 2002 se abrió la posibilidad para que el sector privado participe de los recursos que ofrece. Desde esa fecha FINDETER se ha convertido en un vehículo del Ministerio de Hacienda para financiar proyectos tanto públicos como privados en las regiones del país.

Se espera que en los próximos días se apruebe una reforma de FINDETER, en la que se buscará que la institución cuente con un socio estratégico y un socio privado. Se espera que FINDETER siga siendo un banco de segundo piso, sin embargo se busca que cuente con flexibilidad corporativa, con mejores prácticas de gobierno corporativo y la experiencia de la banca multilateral en el desarrollo de proyectos.

FINDATER ha tratado de focalizar su cartera en tres locomotoras clave: infraestructura, minas y energía y agua potable y vivienda; sin olvidar los pilares: salud, educación y, uno transversal, tecnología. Se van a prestar 10.4 Billones de pesos. En los proyectos de transporte se han desembolsado a la fecha \$1 billón de pesos. En Vivienda y agua potable \$468 mil millones de pesos, en minas y energía \$600 mil millones, en innovación \$500 mil millones, y en salud y educación casi \$500 mil millones. Estas cifras muestran que se está cumpliendo el 27% de las metas de ejecución de la cartera.

El segundo tema de foco de FINDETER son las ciudades sostenibles. Se busca focalizar recursos cercanos a los US\$1.000 millones en 61 ciudades de más de 100 mil habitantes, esto es equivalente al 70% de la población del país. Por otro lado, FINDETER viene ayudando a implementar y estructurar proyectos de sostenibilidad ambiental. No se va a financiar vivienda, pero si infraestructura para vivienda. FINDETER cuenta con líneas especiales para financiar proyectos infraestructura de vivienda y para la renovación urbana. La mayor limitante que tiene la construcción de los macroproyectos es la falta de redes de servicios públicos. Por esa razón, FINDETER ha contratado un equipo técnico para apoyar la construcción de redes de servicios públicos y destrabar los macroproyectos de vivienda.

¿Qué instrumentos maneja FINDETER? FINDETER maneja instrumentos como el crédito de redescuento, programas, avales y garantías. La idea es que FINDETER avale y garantice el plazo a los bancos, para aumentar la financiación de los privados a 15 años. A partir de febrero, por cuenta de la gestión de CAMACOL, FINDETER ofrece asistencia técnica para estructurar proyectos de vivienda

La cartera de FINDETER es de \$5.2 millones de pesos, 95% de esta cartera es de mediano y largo plazo. FINDETER no es eficiente prestando al corto plazo, después de 7 años FINDETER es eficiente. Actualmente 70% de la cartera esta en manos del sector privado, 25% del cual se ha destinado a proyectos de servicios domiciliarios. En el gobierno de Santos se han invertido \$2.8 billones de pesos, 80% se ha invertido en el sector privado.

Un punto que debe tenerse en cuenta en el país es el peso que tienen las bancas de inversión en el país. En

Chile los recursos de la banca de desarrollo representan el 20% del PIB y en Brasil representan el 5% del PIB. Colombia tiene cuatro bancas de desarrollo, FINDETER, FINAGRO, BANCOLDEX Y LA FEN, que representan apenas el 2.5% del PIB del país. Se ha pedido al Gobierno el fortalecimiento de estas bancas de desarrollo, no solo para desembolsar recursos, también para realizar estudios de pre-inversión.

Se ha capitalizado por solicitud de CAMACOL el fondo nacional de garantías. Se creó un fondo de garantías para creditos hipotecarios con \$50 mil millones de pesos para apalancar créditos hipotecarios por valor de \$1.5 billones. Hasta el momento se han viabilizado 60 mil viviendas a través de garantías por valor de \$902 mil millones. Se esperan viabilizar 40 mil viviendas adicionales con \$650 mil millones de garantías que están en proceso de ejecución.

Con respecto a la asistencia técnica, FINDETER esta viabilizando proyectos. En estos momentos se están estructurando 310 proyectos con el apoyo del Fondo de Adaptación, la idea es llegar a 80 mil viviendas. FINDETER se encuentra a la espera de la firma de un convenio con el Ministerio de Vivienda para hacer seguimiento a los macroproyectos de vivienda de interés social.

En estos momentos, FINDETER esta estructurando cuatro proyectos que buscan mejorar la movilización en los macroproyectos de vivienda de la sabana. La pre-inversión de la Avenida Longitudinal De Occidente, el túnel de la calle 200, sistemas drenaje y la prolongación de la Avenida Ciudad Cali.

7. Intervención del Ministro de Transporte, Germán Cardona

Colombia ha firmado en los últimos meses un gran conjunto de tratados de libre comercio, particularmente uno con los Estados Unidos. Colombia necesita superar los problemas en infraestructura para poder hacer frente a este nuevo contexto comercial.

En el último mes se presentó al presidente Juan Manuel Santos un paquete de obras públicas por valor \$6.5 billones de pesos. La característica de estos proyectos es que son proyectos con estudios técnicos.

Se está esperando además una apropiación de \$2.9 billones por parte del Ministerio de Hacienda para el desarrollo de vías, el mantenimiento de obras, entre otros. El Ministerio de Transporte estructura los proyectos y el dinero es administrado por el Ministerio de Hacienda.

Con respecto a las asociaciones publico-privadas se señaló que van de la mano de las mejores prácticas, es decir, de la adecuada estructuración de los proyectos. Así mismo, se indica que las concesiones también dependen de la confianza que se otorgue a los inversionistas. Para atraer inversionistas tanto extranjeros como nacionales se necesitan entidades serias. La nueva agencia de infraestructura es carta de garantía y se va a convertir en la mejor agencia de infraestructura de la región. Esto va a permitir atraer inversión extranjera con musculo financiero.

Anteriormente se entregaban las concesiones, los peajes y las vigencias futuras antes de entregar las obras de infraestructura terminadas. Ahora lo que se plantea con la ley de APPs es que el inversionista consiga el dinero, haga las inversiones y se pague a medida que se ejecutan las obras. Los beneficios bajo este esquema son muchos: hay aumentos en la productividad, incremento de la eficiencia, mejora la situación del endeudamiento publico y se fortalece el marco normativo del país.

Bajo este esquema se lograra atraer mucha inversión nacional y extranjera. Es bienvenida la inversión extranjera. Pero necesitan llenar unos requisitos: en primer lugar, necesitan establecerse en Colombia. No hay cabida para empresas golondrina. En segundo lugar, tiene que tener sede física en Colombia, vienen para quedarse en el país. Por último, se requiere que tengan un componente local. Empresas que se quieran establecer en Colombia deben hacer alianzas con las empresas colombianas.

Para concluir: el país necesita dar un salto cuantitativo y cualitativo en materia de infraestructura. Ahora no hay espacio para postergar este proceso. Hay más de 20 billones de pesos en proyectos, listos para salir a vender en el esquema de las APPs.

INDICADORES ECONÓMICOS DE LA CONSTRUCCIÓN
(Diciembre de 2010)

		Valores		Variación porcentual anual		
		Jun - 11	II Trim - 11	II trim - 10	Proyecciones 2011	
I. PIB 1/*	I trimestre 11					
Total (1)		111,734	5.2	4.7	4.9	
Construcción		6,978	-0.9	-0.6	n.d.	
a. Edificaciones		3,139	8.8	-14.6	10%	
b. Obras civiles		3,848	-7.6	10.7	n.d.	
		Valores	Variación porcentual anual			
		Oct - 11	A la última fecha	Un mes atrás	Tres meses atrás	Un año atrás
II. Número de ocupados 2/*	Agosto/Octubre					
Nacional		20620.3	7.4	3.4	4.6	6.6
Construcción		1200.7	19.4	11.0	9.9	6.4
Trece áreas		9919.5	5.6	5.7	4.6	5.2
Construcción		645.7	13.3	4.3	2.6	8.4
III. Licencias 3/*	Sep-11					
Totales		1752.8	9.6	28.4	66.5	33.4
Vivienda		1383.0	8.2	30.7	91.0	48.4
a. VIS		357.2	0.0	0.2	49.8	35.2
b. No VIS		1,026	10.1	44.8	110.0	35.2
Otros destinos		325	13.7	23.4	-3.3	-9.3
a. Industria		32	-66.0	-66.0	-49.0	-9.3
b. Oficina		29	-10.8	248.9	143.6	81.4
c. Bodega		14	62.8	-19.7	-76.1	-44.6
d. Comercio		146	73.4	22.5	52.0	-28.9
e. Otros		105	2.1	2	-35.7	0.2
IV. Cemento 4/**	Oct-11					
Producción		948,855	11.2	13.8	19.4	13.8
Despachos		887,709	8.7	13.0	18.1	11.7
V. Índice Costos Construcción (ICCV) *	Nov-11					
Total		191.5	6.79	6.64	5.43	1.42
Materiales			8.15	7.69	6.03	0.58
Mano de obra			4.86	4.85	4.84	3.62
Maquinaria y equipo			1.11	1.39	1.49	-0.14
VI. Índices Precios Edificaciones Nuevas*	I trim 09					
Total		134.0	13.8	n.a.	12.3	1.3
Comercio		144.4	19.3	n.a.	18.5	0.5
Oficinas		162.9	21.2	n.a.	19.4	3.7
Bodegas		123.2	11.2	n.a.	10.6	-1.0
Vivienda 5/	I trim 11	159.6	9.78	n.a.	9.25	6.2
VII. Inflación *	Sep-11					
IPC Total		108.4	3.73	3.0	3.19	2.3
IPC Vivienda		111.6	3.88	3.3	3.19	3.5
			2.3			
VIII. Muestra Mensual Manufacturera *	Ago-11					
Índice producción real sin trilla de café		146.3	9.52	3.97	4.96	4.55
Índice producción real con trilla de café		143.8	8.95	3.62	4.95	4.67
IX. Muestra Mensual del Comercio al por Menor*	Ago-11					
Índice ventas reales total sin combustibles		192.03	9.78	11.81	11.53	13.32
Índice ventas reales art. ferretería, vidrios y pinturas		234.08	17.00	21.96	23.13	21.73
X. Financiación 6/***						
Cartera hipotecaria	Oct-11	24386371	13	13	13	16
Desembolsos	Oct-11	841	2	19	27	13
a. Constructor		184	1181	1812	30	-92
b. Individual		657	-19	71	27	47
1. VIS		140	62.2	23.4	-2.9	6.9
2. No VIS		410	19.1	5.3	-22.9	-1.9
i. Pesos		498	21.4	11.8	-17.4	3.7
ii. UVR		53	89.4	-8.2	-27.5	-24.1
XI. Tasas interés hipotecarias (%) ****	May-11					
Adquisición						
a. VIS UVR		7.4	7.4	9.0	13.2	13.3
b. No VIS UVR		8.1	8.1	9.0	13.2	13.3
1. VIS pesos		7.8	7.8	9.2	12.9	13.1
2. No VIS pesos		7.7	7.7	9.4	12.7	12.8
Construcción						
a. VIS UVR		6.6	6.6	6.0	5.9	6.6
b. No VIS UVR		7.2	7.2	6.9	6.8	7.1
1. VIS pesos		12.8	12.8	12.9	12.8	13.0
2. No VIS pesos		11.21	11.21	11.2775	11.65	11.62

Fuentes: * DANE; ** ICPC; *** Superintendencia financiera; **** Banco de la República. Notas: n.d.: no disponible; n.a.: no aplica; 1/ Cifras en miles de millones de pesos constantes 2005=100; 2/ Cifras en miles; 3/ Cifras en miles de metros cuadrados. 4/ Cifras en toneladas; 5/cifra al trimestre IV de 2008; 6/ Cifras en miles de millones de pesos corrientes. Incluye Leasing Habitacional.

CONDICIONES DE USO

La Cámara Colombiana de la Construcción procura que los datos suministrados en la serie titulada “Informe Económico”, publicada en su página web y/o divulgada por medios electrónicos, mantengan altos estándares de calidad. Sin embargo, no asume responsabilidad alguna desde el punto de vista legal o de cualquier otra índole, por la integridad, veracidad, exactitud, oportunidad, actualización, conveniencia, contenido y/o usos que se den a la información y a los documentos que aquí se presentan.

La Cámara Colombiana de la Construcción tampoco asume responsabilidad alguna por omisiones de información o por errores en la misma, en particular por las discrepancias que pudieran encontrarse entre la versión electrónica de la información publicada y su fuente original.

La Cámara Colombiana de la Construcción no proporciona ningún tipo de asesoría. Por tanto, la información publicada no puede considerarse como una recomendación para la realización de operaciones de construcción, comercio, ahorro, inversión, ni para ningún otro efecto.

Los vínculos a otros sitios web se establecen para facilitar la navegación y consulta, pero no implican la aprobación ni responsabilidad alguna por parte de la Cámara Colombiana de la Construcción, sobre la información contenida en ellos. En consideración de lo anterior, la Cámara Colombiana de la Construcción por ningún concepto será responsable por el contenido, forma, desempeño, información, falla o anomalía que pueda presentarse, ni por los productos y/o servicios ofrecidos en los sitios web con los cuales se haya establecido un enlace.

Se autoriza la reproducción total o parcial de la información contenida en esta página web o documento, siempre y cuando se mencione la fuente.